

7-25-02

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re Patent Application of	)	
	)	
Richard CARRONI et al.	)	Group Art Unit: Unassigned
	)	
Application No.: Unassigned	)	Examiner: Unassigned
	)	
Filed: December 20, 2001	)	
	)	
For: CATALYZER	)	

1c971 U.S. PRO  
10/022742  
12/20/01

CLAIM FOR CONVENTION PRIORITY

Assistant Commissioner for Patents  
Washington, D.C. 20231

Sir:

The benefit of the filing date of the following prior foreign application in the following foreign country is hereby requested, and the right of priority provided in 35 U.S.C. § 119 is hereby claimed:

Swiss Patent Application No. 2001 1468/01

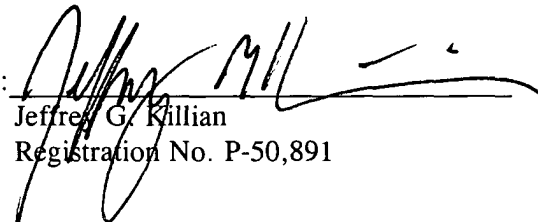
Filed: August 8, 2001

In support of this claim, enclosed is a certified copy of said prior foreign application. Said prior foreign application was referred to in the oath or declaration. Acknowledgment of receipt of the certified copy is requested.

Respectfully submitted,

BURNS, DOANE, SWECKER & MATHIS, L.L.P.

Date: December 20, 2001

By:   
Jeffrey G. Killian  
Registration No. P-50,891

P.O. Box 1404  
Alexandria, Virginia 22313-1404  
(703) 836-6620





**SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT  
CONFÉDÉRATION SUISSE  
CONFEDERAZIONE SVIZZERA**

Jc971 U.S. PTO  
10/022742  
12/20/01

**Bescheinigung**

Die beiliegenden Akten stimmen mit den ursprünglichen technischen Unterlagen des auf der nächsten Seite bezeichneten Patentgesuches für die Schweiz und Liechtenstein überein. Die Schweiz und das Fürstentum Liechtenstein bilden ein einheitliches Schutzgebiet. Der Schutz kann deshalb nur für beide Länder gemeinsam beantragt werden.

**Attestation**

Les documents ci-joints sont conformes aux pièces techniques originales de la demande de brevet pour la Suisse et le Liechtenstein spécifiée à la page suivante. La Suisse et la Principauté de Liechtenstein constituent un territoire unitaire de protection. La protection ne peut donc être revendiquée que pour l'ensemble des deux Etats.

**Attestazione**

I documenti allegati sono conformi agli atti tecnici originali della domanda di brevetto per la Svizzera e il Liechtenstein specificata nella pagina seguente. La Svizzera e il Principato di Liechtenstein formano un unico territorio di protezione. La protezione può dunque essere rivendicata solamente per l'insieme dei due Stati.

Bern, 17. AUG. 2001

Eidgenössisches Institut für Geistiges Eigentum  
Institut Fédéral de la Propriété Intellectuelle  
Istituto Federale della Proprietà Intellettuale

Patentverfahren  
Administration des brevets  
Amministrazione dei brevetti

  
Rolf Hofstetter

Age 19 Proprietary Intellectual

Patent

**Patentgesuch Nr. 2001 1468/01**

HINTERLEGUNGSBESCHEINIGUNG (Art. 46 Abs. 5 PatV)

Das Eidgenössische Institut für Geistiges Eigentum bescheinigt den Eingang des unten näher bezeichneten schweizerischen Patentgesuches.

Titel:  
Katalysator.

Patentbewerber:  
ALSTOM Power N.V.  
Hullenbergweg 393-395  
1101 CS Amsterdam  
NL-Niederlande

Vertreter:  
ALSTOM (Schweiz) AG Intellectual Property CHSP  
Haselstrasse 16/Geb 699  
5401 Baden

Anmeldedatum: 08.08.2001

Voraussichtliche Klassen: F01N



Eine Anzahl von Druckschriften beschreibt katalytische Trägerstrukturen, in denen die Ueberhitzung der katalytischen Beschichtungen dadurch reduziert wird, dass

die maximale heterogene Brennstoffumwandlung auf etwa 50% begrenzt wird. Dies wird dadurch erreicht, dass die im Katalysator angeordneten Kanäle alternierend mit einer katalytischen Beschichtung versehen sind, d.h. beschichtete und nicht-beschichtete Kanäle sich abwechseln (siehe z.B. die US-A-4,870,824 oder die US-A-5,346,389 oder die US-A-5,328,359). Bei den in der US-A-5,346,389 oder der US-A-5,328,359 beschriebenen Lösungen wird entweder ein wechselnd beschichtetes gewelltes Trägerblech zick-zack-förmig gefaltet, oder es wird eine Struktur aus zwei übereinanderliegenden Blechen aufgewickelt. Weiterhin wird in der US-A-5,518,697 bzw. der US-A-5,512,250 eine dreilagige Struktur offenbart, bei denen die beschichteten und unbeschichteten Kanäle unterschiedliche Dimensionen aufweisen, um die Kühlung der katalytischen Beschichtungen weiter zu verbessern.

Um eine Deaktivierung der katalytischen Beschichtungen zu verhindern, ist es entscheidend, dass deren Oberflächentemperatur unterhalb eines vorgegebenen Wertes gehalten wird, der von der Art des Katalysatormaterials abhängt. Für PdO z. B. ergibt sich eine Reduktion zu Pd bei Temperaturen oberhalb von etwa 900°C (bei Drücken > 15 bar). In den o.g. Druckschriften wird die Oberflächentemperatur dadurch begrenzt, dass nicht alle Oberflächen mit einer katalytischen Beschichtung versehen sind. Im Fall der US-A-5,328,359 ist die Oberflächentemperatur unter den Betriebsbedingungen einer Gasturbine nach wie vor zu hoch:  $T_{\text{surface}} = T_{\text{in}} + 1/2 \Delta T_{\text{ad}}$ , erreicht typischerweise 1000°C, wobei  $T_{\text{surface}}$  die Oberflächentemperatur,  $T_{\text{in}}$  die Temperatur am Eingang des Katalysators und  $T_{\text{ad}}$  die adiabatische Verbrennungstemperatur ist. Im Fall der US-A-5,518,697 wird eine zusätzliche konvektive Kühlung dadurch erreicht, dass die Querschnittsflächen der nicht-beschichteten Kanäle relativ zu denen der beschichteten Kanäle vergrößert werden. In beiden Fällen sind jedoch Kanäle vorhanden, welche keinerlei katalytische Beschichtung aufweisen. Unter den Bedingungen, wie sie bei einer Gasturbine herrschen (Mischungen mit  $\lambda=2,2$  bei Drücken > 15 bar), besteht jedoch die konkrete Gefahr einer homogenen Zündung nahe den Oberflächen, und zwar speziell in den unbeschichteten Kanälen, weil dort keine Reduktion der Brennstoffkonzentration stattfindet. Das Problem wird dadurch verschärft, dass die unbeschichteten



Kanäle gleichzeitig diejenigen Kanäle mit den grössten hydraulischen Durchmessern sind.

## DARSTELLUNG DER ERFINDUNG

Es ist daher Aufgabe der Erfindung, einen Katalysator bzw. eine katalytisch beschichtete Trägerstruktur zu schaffen, welche gleichzeitig eine verbesserte Kühlung der katalytischen Oberflächen ermöglicht und die homogene Zündung im Katalysator sicher vermeidet.

Die Aufgabe wird durch die Gesamtheit der Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Der Kern der Erfindung besteht darin, dass die ebenen Bleche derart beschichtet sind, dass in allen Kanälen katalytische Beschichtungen vorhanden sind, dass die katalytischen Beschichtungen auf vorgegebene Abschnitte der Kanäle beschränkt sind, und dass innerhalb der Kanäle den Abschnitten mit den katalytischen Beschichtungen zur Absorption der von den katalytischen Beschichtungen im Betrieb abgegebenen Wärmestrahlung jeweils unbeschichtete Abschnitte gegenüberliegen.

Die Lösung macht von der Tatsache Gebrauch, dass die heissen Oberflächen der katalytischen Beschichtungen einen gewissen Anteil an Wärme in Form von Strahlung abgeben. Diese Strahlungsenergie kann durch benachbarte katalytisch nicht aktive Flächen absorbiert und dann durch konvektive Kühlung abgeführt werden. Bei den für den Gasturbinenbetrieb interessierenden Temperaturen kann die durch Strahlung abgegebene Wärme schätzungsweise etwa 30% der konvektiv abgegebenen Wärme betragen. Werden also die katalytisch inaktiven, wärmeabsorbierenden Oberflächen optimiert, kann die Kühlung deutlich verbessert werden. Durch das Wechselspiel von beschichteten und unbeschichteten Bereichen werden bei Ausnutzung der Wärmeabfuhr durch Strahlung gleichzeitig die Verhältnisse in allen Kanälen vergleichmässigt, so dass die Gefahr einer homogenen Zündung beseitigt ist.

Bevorzugte Ausgestaltungen der erfindungsgemässen Lösung ergeben sich aus den abhängigen Ansprüchen.

## KURZE ERLÄUTERUNG DER FIGUREN

Die Erfindung soll nachfolgend anhand von Ausführungsbeispielen im Zusammenhang mit der Zeichnung näher erläutert werden. Es zeigen

- Fig. 1 in einer schematisierten Darstellung die Sicht in Strömungsrichtung auf die Einlassseite eines Katalysators gemäss einem ersten bevorzugten Ausführungsbeispiel der Erfindung;
- Fig. 2 die Draufsicht von oben auf verschiedene beschichtete und unbeschichtete Bleche des Katalysators nach Fig. 1;
- Fig. 3 den Längsschnitt durch den Katalysator aus Fig. 1 entlang der Ebene III-III;
- Fig. 4 eine zu Fig. 2 alternative Art der Beschichtung der Bleche eines Katalysators nach der Erfindung;
- Fig. 5 in einer zu Fig. 1 vergleichbaren Darstellung ein Katalysator gemäss einem zweiten bevorzugten Ausführungsbeispiel der Erfindung mit einer Beschichtung gemäss Fig. 4;
- Fig. 6 den Längsschnitt durch den Katalysator aus Fig. 5 entlang der Ebene VI-VI;
- Fig. 7 eine weitere Möglichkeit der Beschichtung im Rahmen der Erfindung;

- Fig. 8 in einer zu Fig. 2 vergleichbaren Darstellung verschiedene beschichtete und unbeschichtete Bleche des Katalysators gemäss einem weiteren bevorzugten Ausführungsbeispiel der Erfindung;
- Fig. 9 den Längsschnitt durch einen Katalysator mit einer Beschichtung gemäss Fig. 8 und
- Fig. 10 die zu Fig. 1 und 5 vergleichbare Frontansicht eines Katalysators mit einer Beschichtung gemäss Fig. 7.

## WEGE ZUR AUSFÜHRUNG DER ERFINDUNG

In Fig. 1 ist in einer schematisierten Darstellung die Sicht in Strömungsrichtung auf die Einlassseite eines Katalysators gemäss einem ersten bevorzugten Ausführungsbeispiel der Erfindung wiedergegeben. Der Katalysator 10, der ausschnittsweise dargestellt ist, umfasst einen Stapel von ebenen Blechen S1,...,S4 und gewellten Blechen CS1,...,CS4, die im Stapel alternierend angeordnet und miteinander verbunden sind. Der Stapel aus Blechen S1,...,S4 und CS1,...,CS4 bildet die Struktur des Katalysators 10. Durch die gewellten Bleche CS1,...,CS4 wird zwischen benachbarten ebenen Blechen eine Vielzahl von separaten, parallelen Kanälen erzeugt, von denen in Fig. 1 vier ausgewählte und übereinander angeordnete mit den Bezugszeichen C1,...,C4 bezeichnet sind.

Die gewellten Bleche CS1,...,CS4 sind sehr dünn und haben typischerweise eine Dicke von 0,05 mm. Die ebenen Bleche S1,...,S4 sind aus Gründen einer guten Festkörper-Wärmeleitung demgegenüber erheblich dicker. Die ebenen Bleche S1, S3 und S2, S4 sind für sich genommen praktisch identisch (wie dies in Fig. 2 zu sehen ist), werden aber im Stapel in einer unterschiedlichen Anordnung eingebaut. Der gesamte Katalysator 10 ist aus einer bestimmten Anzahl von übereinander angeordneten Einheiten aufgebaut, wobei jede Einheit aus der Folge von

Blechen S1, CS2, S2, CS3 besteht und damit eine Höhe von zwei Kanaldurchmessern aufweist.

Die für die Katalysatorfunktion notwendige katalytische Beschichtung 11, 12 ist in Form von sich in Strömungsrichtung FD (Fig. 2) erstreckenden Bändern auf den ebenen Blechen S1,...,S4 in einer bestimmten Konfiguration angeordnet: Die Bleche, die eine gesamte Länge  $L_{total}$  haben, sind in Strömungsrichtung FD in zwei oder noch mehr verschiedene Abschnitte 13, 14 unterteilt, die abwechselnd mit katalytischen Beschichtungen 11, 12 versehen sind oder gar keine katalytische Beschichtung aufweisen. Innerhalb eines mit katalytischen Beschichtungen versehenen Abschnitts (Abschnitt 13 beim ebenen Blech S1 bzw. Abschnitt 14 beim ebenen Blech S2 in Fig. 2) ist quer zur Strömungsrichtung FD über die Breite  $w$  das Blech jeweils abwechselnd auf der Oberseite (katalytische Beschichtung 11) und auf der Unterseite (katalytische Beschichtung 12) beschichtet, so dass die ebenen Bleche S1,...,S4 an keiner Stelle auf beiden Seiten gleichzeitig mit einer katalytischen Beschichtung versehen sind. Bei benachbarten ebenen Blechen (z. B. S1 und S2) sind die mit katalytischen Beschichtungen 11, 12 versehenen Abschnitte so gegeneinander versetzt (Fig. 2, 3), dass die Beschichtungen alternierend auftreten. Zunächst ist das Blech S1 im ersten Abschnitt 13 über die Länge  $L_{coated}$  beschichtet, während das Blech S2 in diesem Abschnitt unbeschichtet ist. Im nächsten Abschnitt 14 ist dann das Blech S1 unbeschichtet, während das Blech S2 beschichtet ist. Es gibt daher in jedem Abschnitt bestimmte Kanäle (in Fig. 1 wie auch in Fig. 5 mit einem (\*) gekennzeichnet), die in diesem Abschnitt keine katalytische Beschichtung 11, 12 aufweisen.

Die Figuren 1 und 3 zeigen, wie auf der ersten Länge  $L_{coated}$  (dem ersten Abschnitt 13) die Bleche CS2, S2 und CS3 so angeordnet sind, dass sie Kanäle mit einer relativ grossen Oberfläche bilden, deren unbeschichtete Wände die von den katalytisch aktiven Beschichtungen 11, 12 auf den Blechen S1 und S3 abgestrahlte Wärme absorbieren und durch Konvektion im jeweiligen Kanal abführen. Fig. 3 unterscheidet deutlich zwischen den beschichteten und unbeschichteten Kanälen in einem Abschnitt (13). Im darauffolgenden Abschnitt (14) formen die Bleche

CS1, S1, CS2 und CS3, S3, CS4 die unbeschichteten Kanäle, während das Blech S2 katalytisch aktiv ist und Wärme abstrahlt. Es ist vorteilhaft, wenn der Katalysator 10 mehr als zwei Abschnitte 13, 14 mit alternierender Beschichtung umfasst, weil dadurch die Gleichförmigkeit der Temperatur und der Brennstoffkonzentration innerhalb des Katalysators 10 verbessert wird. Im Interesse dieser Gleichförmigkeit und auch einer guten Durchmischung der austretenden Gase sollte stets eine gerade Anzahl von Abschnitten 13, 14 vorhanden sein bzw.  $L_{total} = 2nL_{coated}$  gelten, mit  $n=1,2,3,\dots$

Die beim Ausführungsbeispiel auftretenden verschiedenen Arten des Wärmetransports lassen sich anhand von Fig. 3 erläutern: Von den unbeschichteten Flächen der Bleche S1,...,S4 wird Wärme, die von einer katalytischen Beschichtung abgegeben und absorbiert worden ist, mittels eines konvektiven Wärmetransports 17 (dünne, gerade Pfeile in Fig. 3) an die Strömung im Kanal angegeben. Von den mit einer katalytischen Beschichtung versehenen Abschnitten der Bleche S1,...,S4 wird Wärme über einen kombinierten konvektiven und strahlungsmässigen Wärmetransport 18 (dicke, gerade Pfeile in Fig. 3) an die Umgebung abgegeben. Schliesslich findet noch ein Wärmetransport 19 über Festkörperleitung innerhalb der Bleche S1,...,S4 statt (dünne, gekrümmte Pfeile in Fig. 3).

Die grundsätzlichen Vorteile der in Fig. 1-3 gezeigten Konfiguration sind die zwei folgenden:

- Die Wärmestrahlung absorbierende Oberfläche wird maximiert, so dass die Oberfläche der katalytischen Beschichtungen 11, 12 auf ein akzeptables Niveau heruntergekühlt wird.
- Alle Kanäle sind in wenigstens einem der Abschnitte mit einer katalytischen Beschichtung versehen, so dass eine gleichmässige Reduzierung des Brennstoffanteils zum Ausgang des Katalysators hin gewährleistet ist, wodurch eine homogene Zündung innerhalb des Katalysators verhindert wird.

Es ergeben sich durch die dargestellte Katalysatorstruktur aber noch weitere Vorteile: Zum einen sind die aus dem Katalysator austretenden heissen Gase we-

sentlich gleichförmiger (d.h. mit dem gleichen Grad an Umwandlung in allen Kanälen) als bei herkömmlichen Katalysatorkonfigurationen. Da ein solcher katalytischer Reaktor in Gasturbinen eingesetzt wird, wo ein Teil des Brennstoffes homogen verbrannt wird, ermöglicht dies eine leichter steuerbare und sauberere, d.h., mit geringeren NO<sub>x</sub>- und CO-Anteilen beaufschlagte, Verbrennung stromabwärts vom Katalysator. Zum anderen sind die mit der katalytischen Beschichtung 11, 12 versehenen Bleche S1,...,S4 – wie bereits oben erwähnt - verhältnismässig dick, damit Wärme stromaufwärts weitergeleitet werden kann, um (a) die Kühlung im Bereich der Beschichtung und (b) den "light-off" in den stromaufwärts liegenden Bereichen zu verbessern.

Ein weiterer Punkt sind die Druckverluste: In früheren technischen Lösungen werden verschlungene Kanäle vorgeschlagen, die zu höheren Druckverlusten führen und stärker für strukturelle Deformationen während des Betriebes zugänglich sind (d.h., die Kanäle verbiegen sich und verändern so merklich die Wirkung des Katalysators). Werden dagegen – wie bei der vorliegenden Lösung – gerade Kanäle verwendet, verringern sich nicht nur die Druckverluste, die beim Wirkungsgrad von Gasturbinen eine entscheidende Rolle spielen, sondern es werden auch die Herstellungs- und Montageprozesse deutlich vereinfacht. Schliesslich können die nicht mit den katalytischen Beschichtungen bedeckten Oberflächen der Kanäle mit einer speziellen Beschichtung versehen werden, welche die Absorption der Wärmestrahlung verbessert.

In Abwandlung des in Fig. 1 bis 3 dargestellten Ausführungsbeispiels kann die Kühlung der beschichteten Flächen durch eine Erweiterung des leitenden Wärmetransports (19 in Fig. 3) verbessert werden. Dies wird gemäss Fig. 4 dadurch erreicht, dass anstelle der durchgehenden Bänder mit katalytischer Beschichtung (Fig. 2) inselförmige katalytische Beschichtungen 15, 16 vorgesehen werden. Im wesentlichen wird hier Wärme durch einen leitenden Wärmetransport 19 von den heissen Inseln der katalytischen Beschichtung 15, 16 in die vergleichsweise kühlen Regionen zwischen den Inseln transportiert und dort durch einen konvektiven Wärmetransport an das strömende Medium abgeführt. Eine zu Fig. 1 vergleich-

bare Frontansicht der Struktur des resultierenden Katalysators 20 ist in Fig. 5 dargestellt. Den Längsschnitt durch den Katalysator 20 entlang der Ebene VI-VI in Fig. 5 zeigt Fig. 6. Auch hier ist wieder eine Kombination aus rein konvektivem Wärmetransport 17, gemischtem konvektiven und strahlungsmässigem Wärmetransport 18 und leitendem Wärmetransport 19 verwirklicht.

Die Inseln mit der katalytischen Beschichtung 15, 16 können im Vergleich zum Kanaldurchmesser relativ klein gemacht werden, wodurch sich die folgenden weiteren Vorteile ergeben:

- Eine noch höhere Gleichförmigkeit in allen Kanälen.
- Eine noch bessere Ableitung der Wärme aus den katalytisch beschichteten Inseln, da sich die Längen für die Wärmeleitung verringern (die Wärmeleitung ist umgekehrt proportional zum Durchmesser der Inseln).

Die geringen Ausmasse der katalytisch beschichteten Inseln 15, 16 ermöglichen es, innerhalb jedes Kanals mehr als eine Reihe (in Strömungsrichtung) unterzubringen. Ein Beispiel für eine solche Konfiguration ist in Fig. 10 in einer zu Fig. 5 vergleichbaren Darstellung wiedergegeben. Es ist aber auch möglich, die katalytisch beschichteten Inseln 15, 16 auf den Blechen S1,...,S4 gleichmässig alternierend in der in Fig. 7 gezeigten Weise anzuordnen.

Eine weitere Abwandlung des in Fig. 1 bis 3 gezeigten Ausführungsbeispiels, bei der alle bisher erläuterten Arten der katalytischen Beschichtungen eingesetzt werden können, ist in den Fig. 8 und 9 dargestellt. Der dort gezeigte Katalysator 30 verwendete ebene Bleche S1,...,S4, deren Länge nicht mehr  $L_{total}$ , sondern nur noch  $L_{coated}$  beträgt. Die Bleche sind auf dieser reduzierten Länge vollständig nach einer der bisher beschriebenen Arten mit katalytischen Beschichtungen 11, 12 (oder 15, 16) versehen. Der Blick von vorne auf den Katalysator 30 gleicht dem in Fig. 1. Der Längsschnitt in Fig. 9 zeigt jedoch die Unterschiede der Konfiguration mit den kurzen, ineinander übergehenden Kanalabschnitten. Die Vorteile einer solchen Abwandlung sind zweifach:

- Sie ermöglicht eine Mischung zwischen den Kanälen, welche die Gleichförmigkeit von Temperatur und Brennstoffanteil weiter verbessert.

- Die Ausbildung von (laminaren) Randschichten entlang den katalytisch beschichteten Oberflächen wird wiederholt unterbrochen, wodurch sich der Reaktionsprozess aus einem Bereich mit diffusionskontrollierter Reaktion entfernt und damit die Oberflächentemperaturen reduziert werden. Die Länge  $L_{\text{coated}}$  muss dabei von der gleichen Grössenordnung sein wie die Längen, über die sich die Randschichten entwickeln.

Eine weitere mögliche Konfiguration zeichnet sich dadurch aus, dass alle ebenen Bleche  $S_1, \dots, S_4$  in gleicher Weise fortlaufend beschichtet sind, wie dies in Fig. 7 gezeigt ist. Anstelle der alternierenden Beschichtung auf benachbarten Blechen ergibt sich die in Fig. 10 dargestellte vereinfachte Struktur. Da in diesem Fall die unbeschichteten Bereiche der Kanäle im Vergleich zu den weiter oben beschriebenen Varianten deutlich verringert werden, wird die Kühlung durch Wärmestrahlung reduziert und das Hauptgewicht liegt auf der Kühlung durch Wärmeleitung und konvektivem Wärmetransport.

Insgesamt ergibt sich mit der Erfindung ein Katalysator, der sich durch die folgenden Eigenschaften und Vorteile auszeichnet:

- Die Oberflächentemperatur der katalytisch beschichteten Bereiche wird unter der zur Deaktivierung führenden Temperatur gehalten.
- Das Risiko einer homogenen Zündung im Katalysator wird minimiert.
- Wärme wird in den (dickeren) Trägerplatten für die Beschichtung weitergeleitet; hierdurch wird der "light-off" verbessert und aufgrund der thermischen Trägheit die Stabilität des Systems erhöht.
- Druckverluste werden verringert und die Herstellbarkeit wird verbessert bzw. vereinfacht.
- Die aus dem Katalysator austretenden heissen Gase sind gleichmässiger durchmischt, so dass sich eine besser steuerbare homogene Verbrennung und eine sauberere Verbrennung mit geringeren  $\text{NO}_x$ - und  $\text{CO}$ -Anteilen ergibt.



## BEZUGSZEICHENLISTE

10,20,30	Katalysator
11,12	katalytische Beschichtung
13,14	Abschnitt
15,16	katalytische Beschichtung
17,18,19	Wärmetransport
C1,...,C4	Kanal)
CS1,...,CS4	gewelltes Blech
FD	Strömungsrichtung
S1,...,S4	ebenes Blech
w	Breite der Bleche
$L_{\text{coated}}$	beschichtete Länge
$L_{\text{total}}$	Länge (insgesamt)

## PATENTANSPRÜCHE

1. Katalysator (10, 20, 30), welcher eine Mehrzahl von in einem Stapel übereinander angeordneten, voneinander beabstandeten, ebenen Blechen (S1,...,S4) umfasst, zwischen denen jeweils eine Mehrzahl von geraden, in Strömungsrichtung (FD) parallel verlaufenden Kanälen (C1,...,C4) ausgebildet sind, die von den ebenen Blechen (S1,...,S4) begrenzt werden, wobei die ebenen Bleche (S1,...,S4) mit katalytischen Beschichtungen (11, 12; 15, 16) versehen sind, dadurch gekennzeichnet, dass die ebenen Bleche (S1,...,S4) derart beschichtet sind, dass in allen Kanälen (C1,...,C4) katalytische Beschichtungen (11, 12; 15, 16) vorhanden sind, dass die katalytischen Beschichtungen (11, 12; 15, 16) auf vorgegebene Abschnitte (13, 14) der Kanäle (C1,...,C4) beschränkt sind, und dass innerhalb der Kanäle (C1,...,C4) den Abschnitten mit den katalytischen Beschichtungen (11, 12; 15, 16) zur Absorption der von den katalytischen Beschichtungen (11, 12; 15, 16) im Betrieb abgegebenen Wärmestrahlung jeweils unbeschichtete Abschnitte gegenüberliegen.

2. Katalysator nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Kanäle (C1,...,C4) durch gewellte Bleche (CS1,...,CS4) gebildet werden, welche jeweils zwischen den ebenen Blechen (S1,...,S4) angeordnet und mit diesen verbunden sind, und dass die gewellten Bleche (CS1,...,CS4) unbeschichtet sind.

3. Katalysator nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die gewellten Bleche (CS1,...,CS4) eine Dicke von weniger als 0,1 mm, vorzugsweise etwa 0,05 mm, aufweisen, und dass die Dicke der ebenen Bleche (S1,...,S4) wesentlich grösser ist.

4. Katalysator nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass alle Kanäle (C1,...,C4) im wesentlichen denselben Querschnitt aufweisen.

5. Katalysator nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die ebenen Bleche ( $S_1, \dots, S_4$ ) in Strömungsrichtung (FD) eine Gesamtlänge ( $L_{\text{total}}$ ) aufweisen, dass die Gesamtlänge ( $L_{\text{total}}$ ) in eine gerade Anzahl von Abschnitten (13, 14) einer beschichteten Länge ( $L_{\text{coated}}$ ) unterteilt ist, und dass die einzelnen ebenen Bleche ( $S_1, \dots, S_4$ ) über die Abfolge der Abschnitte (13, 14) alternierend mit katalytischen Beschichtungen (11, 12; 15, 16) versehen bzw. unbeschichtet sind, derart, dass bei im Stapel benachbarten ebenen Blechen die Abfolge der beschichteten und unbeschichteten Abschnitte (13, 14) jeweils um eine beschichtete Länge ( $L_{\text{coated}}$ ) in Strömungsrichtung (FD) gegeneinander verschoben ist.

6. Katalysator nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass bei den ebenen Blechen ( $S_1, \dots, S_4$ ) innerhalb der mit den katalytischen Beschichtungen (11, 12) versehenen Abschnitte (13, 14) die katalytische Beschichtung (11, 12) in Form von parallelen, sich in Strömungsrichtung (FD) erstreckenden, durchgehenden Streifen gleicher Breite vorliegt, welche über die Breite ( $w$ ) der Bleche alternierend auf der Ober- und Unterseite des Bleches angeordnet sind, derart, dass das Blech immer nur auf einer Seite beschichtet ist.

7. Katalysator nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass jedem der Kanäle ( $C_1, \dots, C_4$ ) jeweils ein Streifen der katalytischen Beschichtungen (11, 12) zugeordnet ist.

8. Katalysator nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass bei den ebenen Blechen ( $S_1, \dots, S_4$ ) innerhalb der mit den katalytischen Beschichtungen (15, 16) versehenen Abschnitte (13, 14) die katalytische Beschichtung (15, 16) in Form von parallelen, sich in Strömungsrichtung (FD) erstreckenden Reihen von einzelnen, inselförmigen Bereichen gleicher Abmessungen vorliegt, welche Reihen über die Breite ( $w$ ) der Bleche alternierend auf der Ober- und Unterseite des Bleches angeordnet sind, derart, dass das Blech immer nur auf einer Seite beschichtet ist.

9. Katalysator nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass jedem der Kanäle (C1,...,C4) jeweils eine Reihe der inselförmigen katalytischen Beschichtungen (15, 16) zugeordnet ist.

10. Katalysator nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass der Katalysator (3) in Strömungsrichtung (FD) eine Gesamtlänge ( $L_{total}$ ) aufweist, dass die Gesamtlänge ( $L_{total}$ ) in eine gerade Anzahl von Abschnitten (13, 14) einer beschichteten Länge ( $L_{coated}$ ) unterteilt ist, und dass die einzelnen ebenen Bleche (S1,...,S4) sich jeweils nur über einen der Abschnitte (13, 14) erstrecken und mit katalytischen Beschichtungen (11, 12; 15, 16) versehen sind, derart, dass die im Stapel benachbarten ebenen Bleche bezüglich der Abschnitte (13, 14) jeweils auf Lücke angeordnet sind.

11. Katalysator nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass die katalytische Beschichtung (11, 12) in Form von parallelen, sich in Strömungsrichtung (FD) erstreckenden, durchgehenden Streifen gleicher Breite vorliegt, welche über die Breite (w) der Bleche alternierend auf der Ober- und Unterseite des Bleches angeordnet sind, derart, dass das Blech immer nur auf einer Seite beschichtet ist.

12. Katalysator nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass jedem der Kanäle (C1,...,C4) jeweils ein Streifen der katalytischen Beschichtungen (11, 12) zugeordnet ist.

13. Katalysator nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass die katalytische Beschichtung (15, 16) in Form von parallelen, sich in Strömungsrichtung (FD) erstreckenden Reihen von einzelnen, inselförmigen Bereichen gleicher Abmessungen vorliegt, welche Reihen über die Breite (w) der Bleche alternierend auf der Ober- und Unterseite des Bleches angeordnet sind, derart, dass das Blech immer nur auf einer Seite beschichtet ist.

14. Katalysator nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, dass jedem der Kanäle ( $C1, \dots, C4$ ) jeweils eine Reihe der inselförmigen katalytischen Beschichtungen (15, 16) zugeordnet ist.

15. Katalysator nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die ebenen Bleche ( $S1, \dots, S4$ ) über die Gesamtlänge ( $L_{total}$ ) mit einer katalytischen Beschichtung (15, 16) in Form von parallelen, sich in Strömungsrichtung (FD) erstreckenden Reihen von einzelnen, inselförmigen Bereichen gleicher Abmessungen versehen sind, wobei die inselförmigen Bereiche innerhalb der Reihen und quer zu den Reihen alternierend auf der Ober- und Unterseite des Bleches angeordnet sind, derart, dass das Blech immer nur auf einer Seite beschichtet ist.

16. Katalysator nach Anspruch 15, dadurch gekennzeichnet, dass jedem der Kanäle ( $C1, \dots, C4$ ) jeweils wenigstens eine Reihe der inselförmigen katalytischen Beschichtungen (15, 16) zugeordnet ist.

17. Katalysator nach einem der Ansprüche 1 bis 16, dadurch gekennzeichnet, dass der Katalysator für exothermischen Reaktionen verwendet wird, bei denen eine begleitende homogene Gasphasenreaktion zu vermeiden ist.

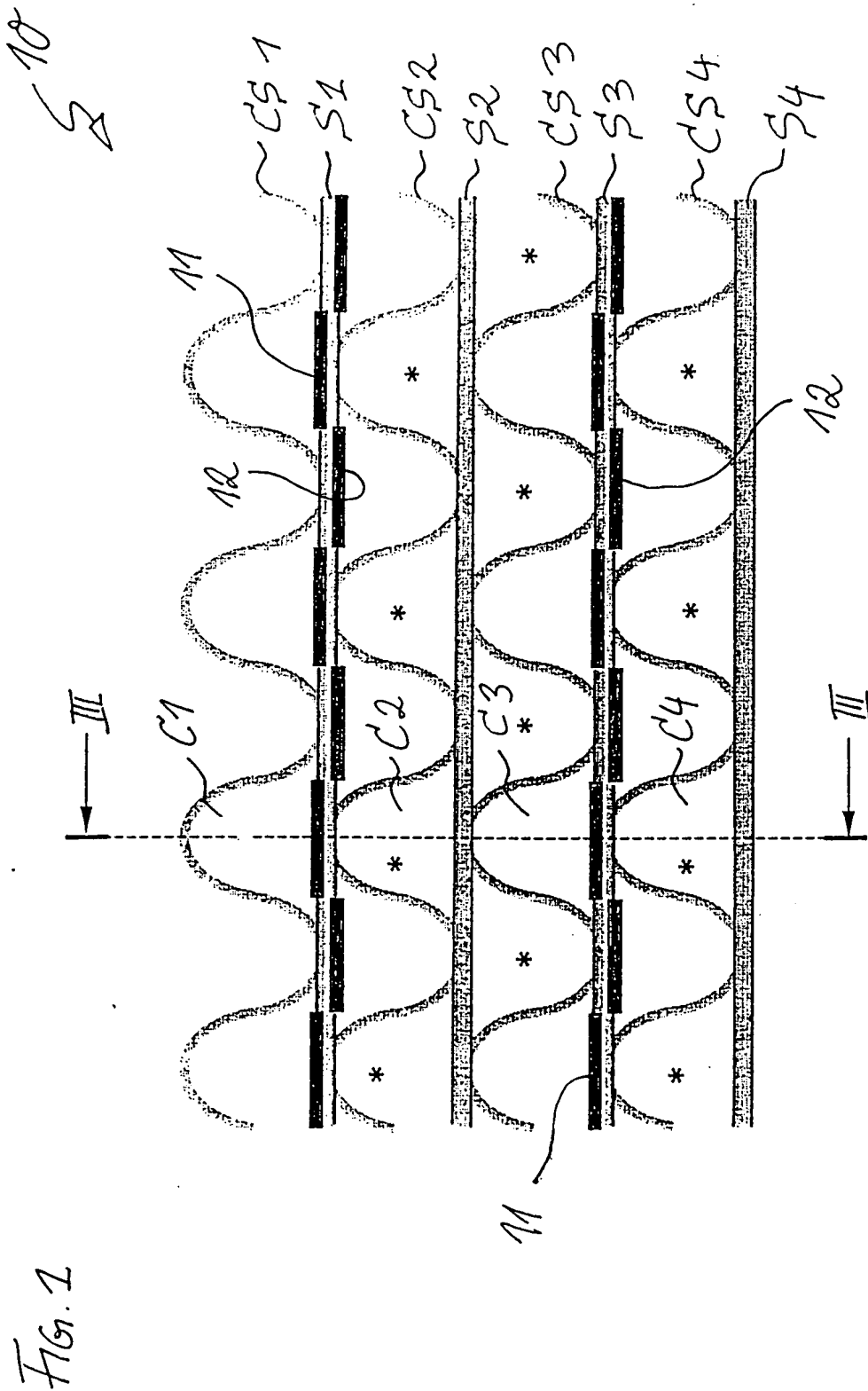
18. Katalysator nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, dass der Katalysator für den Einsatz bei Gasturbinen verwendet wird.

## ZUSAMMENFASSUNG

Ein Katalysator (10) umfasst eine Mehrzahl von in einem Stapel übereinander angeordneten, voneinander beabstandeten, ebenen Blechen (S1,...,S4), zwischen denen jeweils eine Mehrzahl von geraden, in Strömungsrichtung parallel verlaufenden Kanälen (C1,...,C4) ausgebildet sind, die von den ebenen Blechen (S1,...,S4) begrenzt werden, wobei die ebenen Bleche (S1,...,S4) mit katalytischen Beschichtungen (11, 12) versehen sind.

Bei einem solchen Katalysator wird gleichzeitig die Kühlung verbessert und die homogene Zündung dadurch verhindert, dass die ebenen Bleche (S1,...,S4) derart beschichtet sind, dass in allen Kanälen (C1,...,C4) katalytische Beschichtungen (11, 12) vorhanden sind, dass die katalytischen Beschichtungen (11, 12) auf vorgegebene Abschnitte der Kanäle (C1,...,C4) beschränkt sind, und dass innerhalb der Kanäle (C1,...,C4) den Abschnitten mit den katalytischen Beschichtungen (11, 12; 15, 16) zur Absorption der von den katalytischen Beschichtungen (11, 12) im Betrieb abgegebenen Wärmestrahlung jeweils unbeschichtete Abschnitte gegenüberliegen.

(Fig. 1)



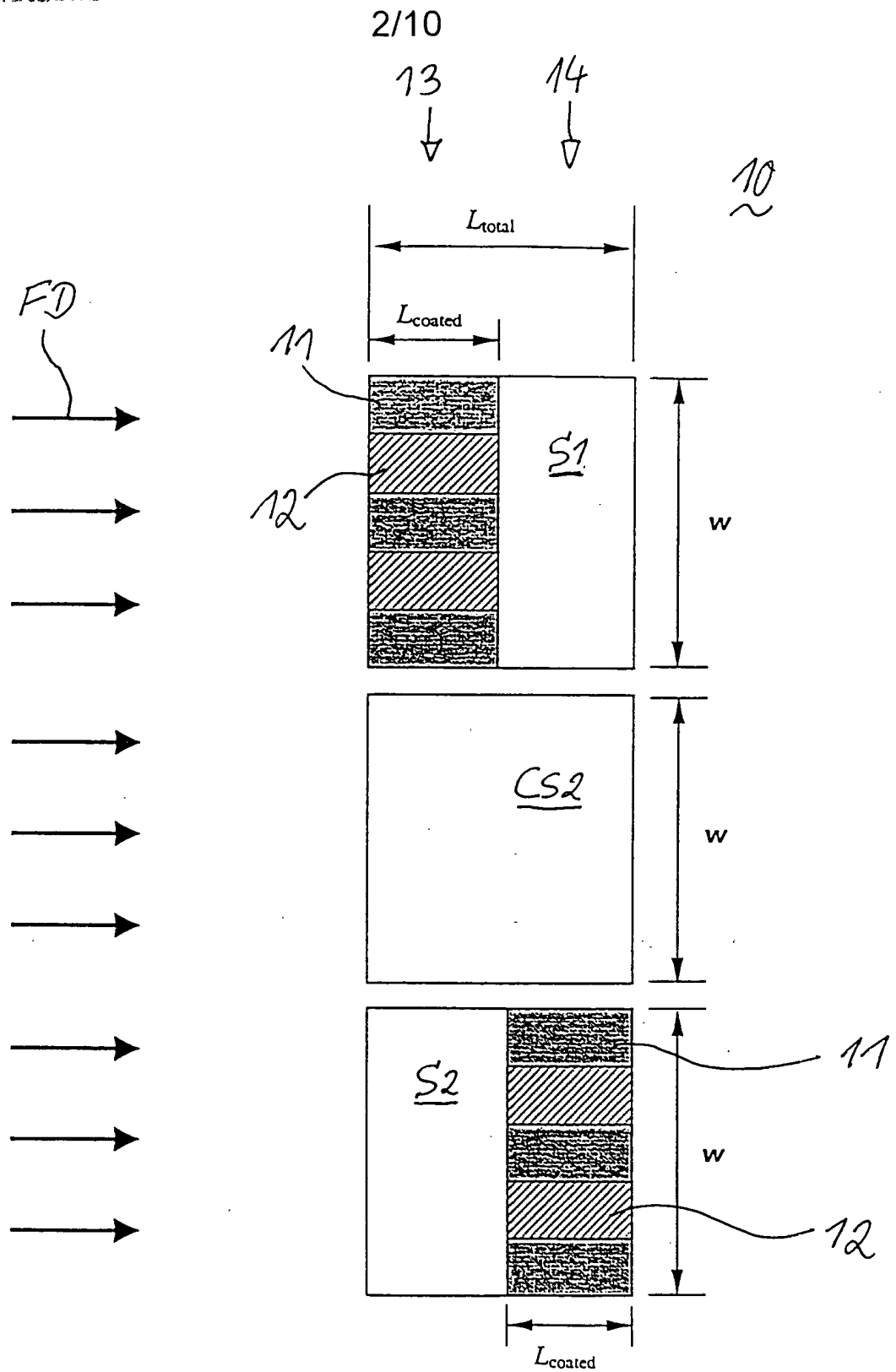


FIG. 2



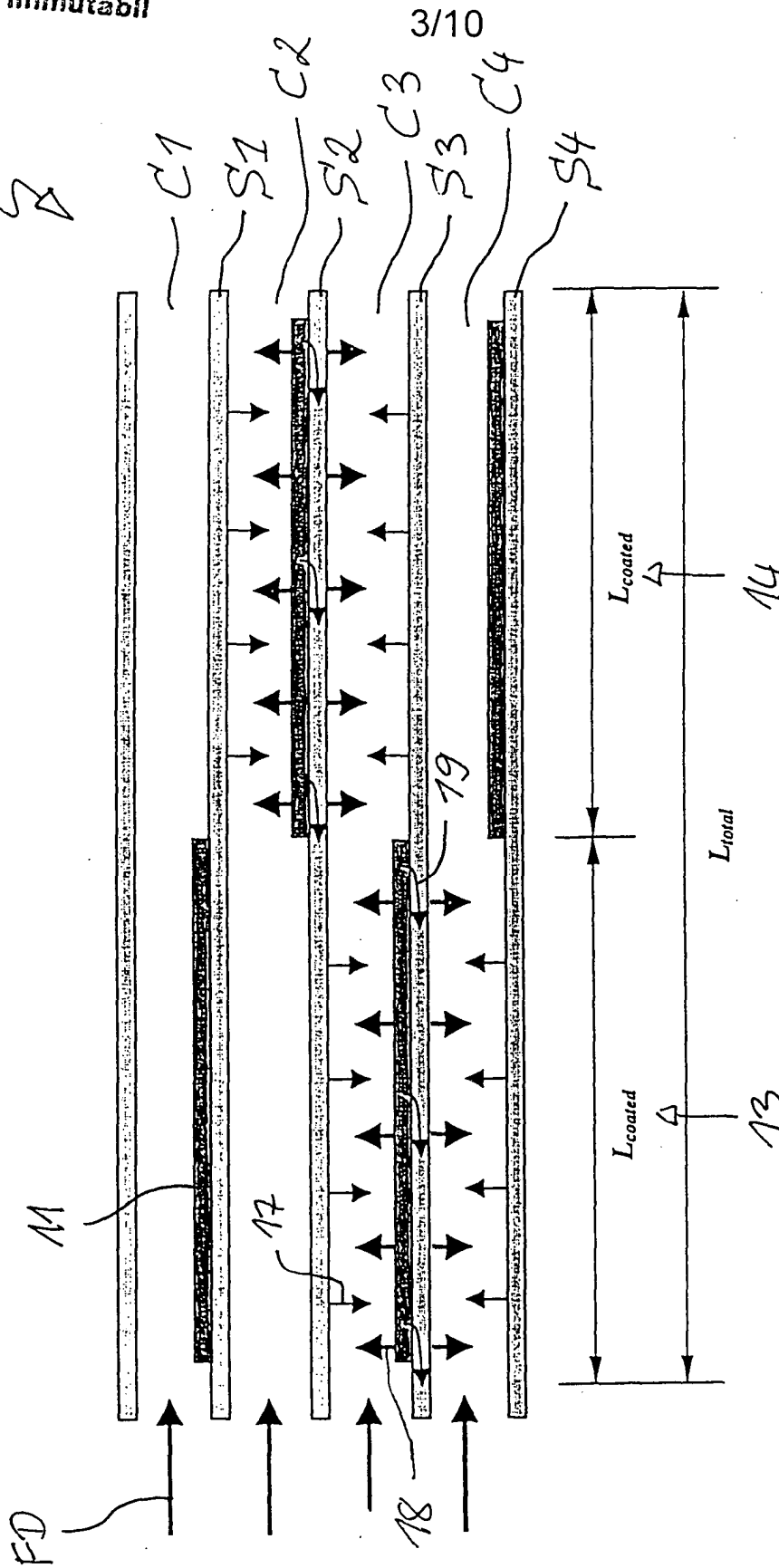


Fig. 3

4/10

13  
↓

14  
↓

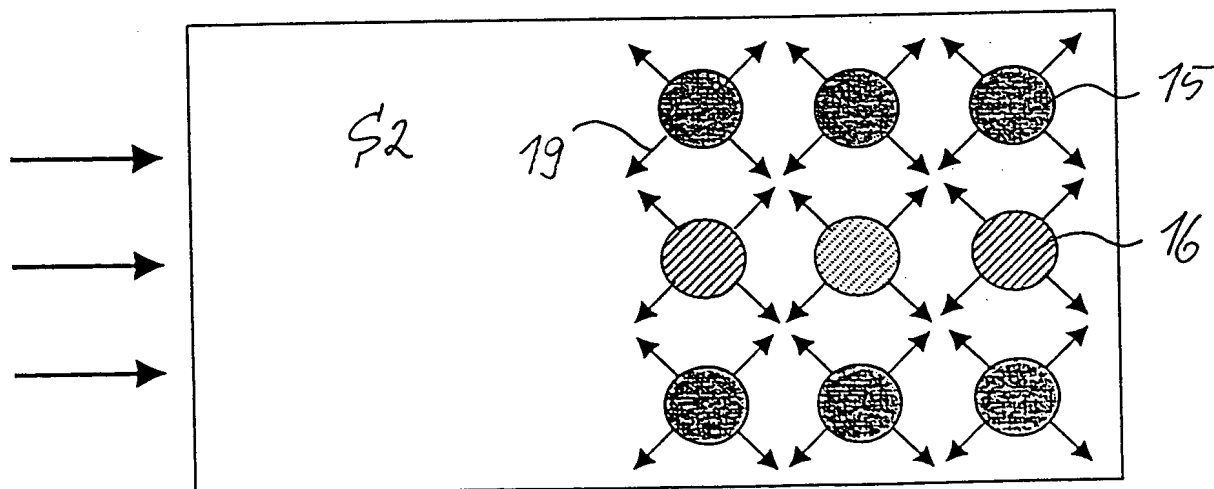
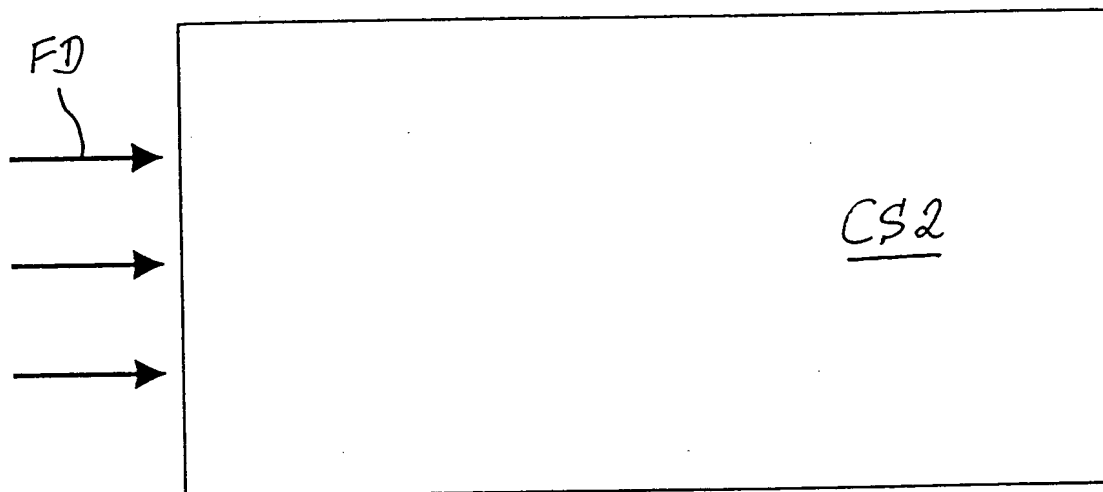
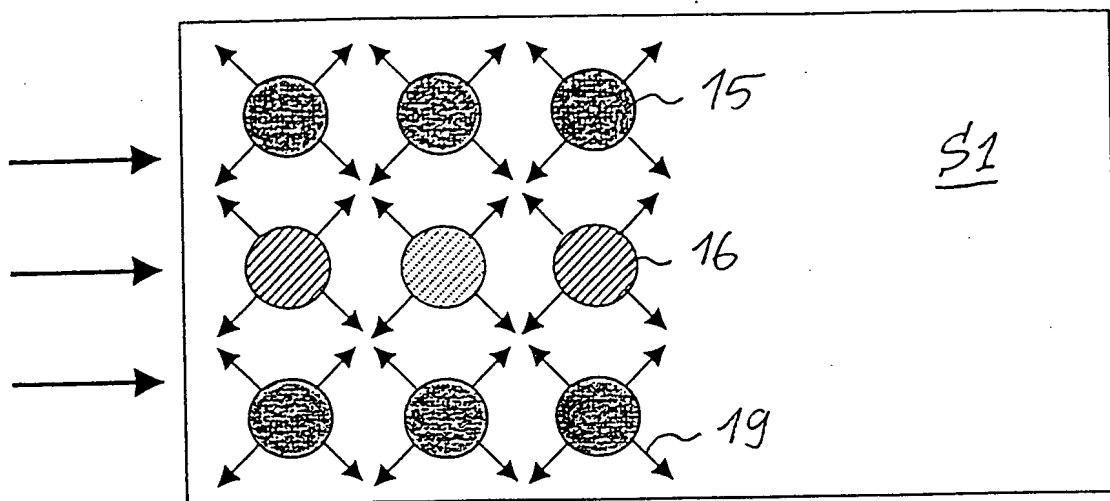


FIG. 4

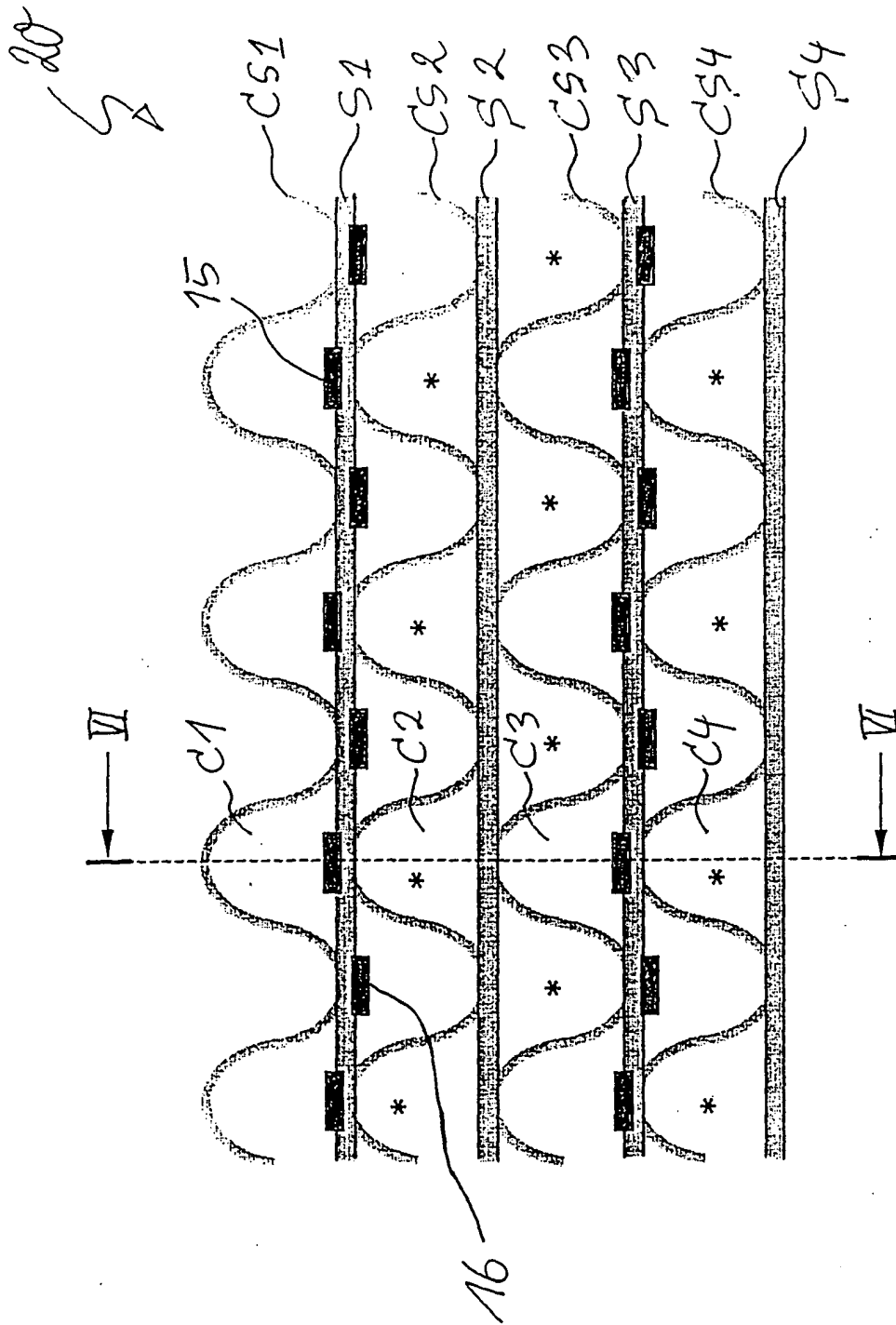


FIG. 5

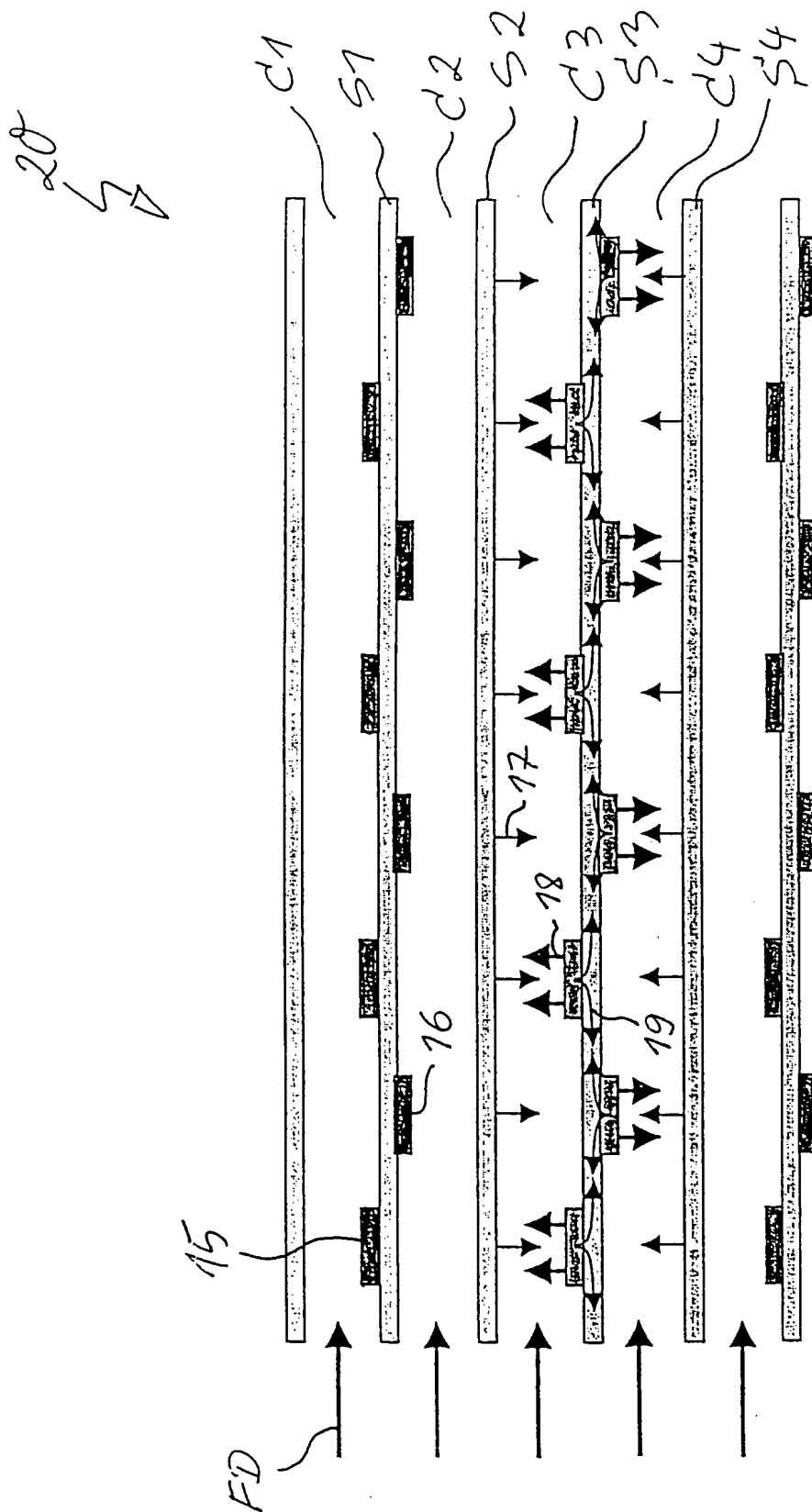


FIG. 6

7/10

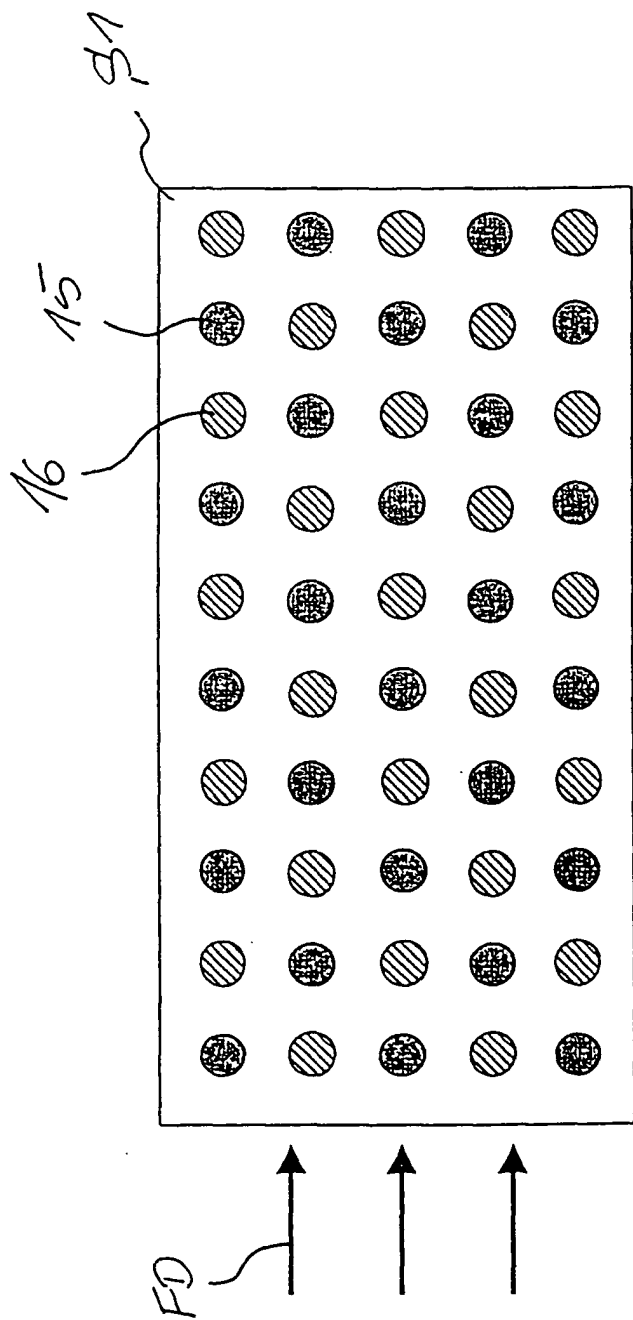


FIG. 7

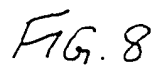


FIG. 8

30

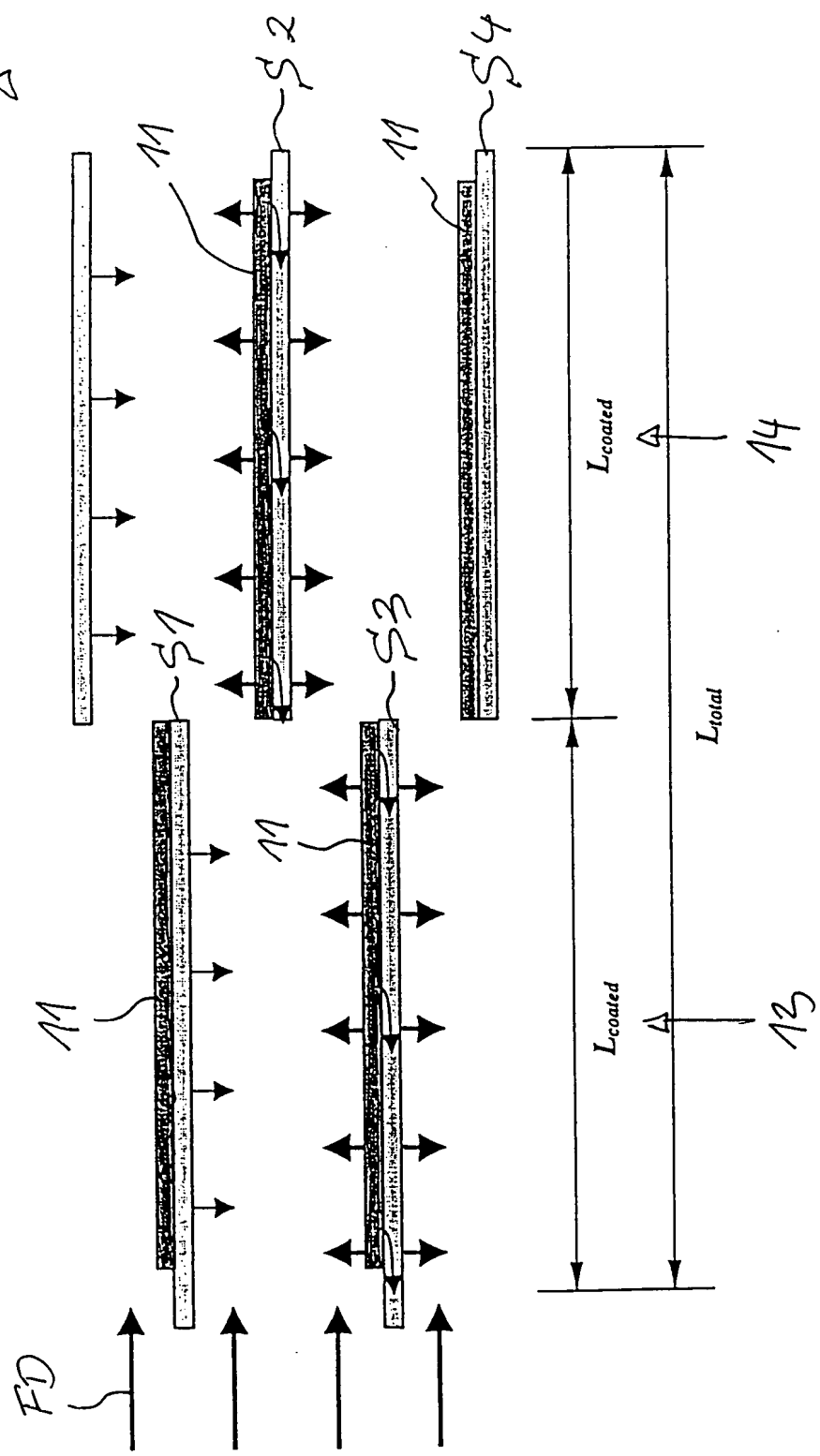


FIG. 9

10/10

B01/180-0

10/10

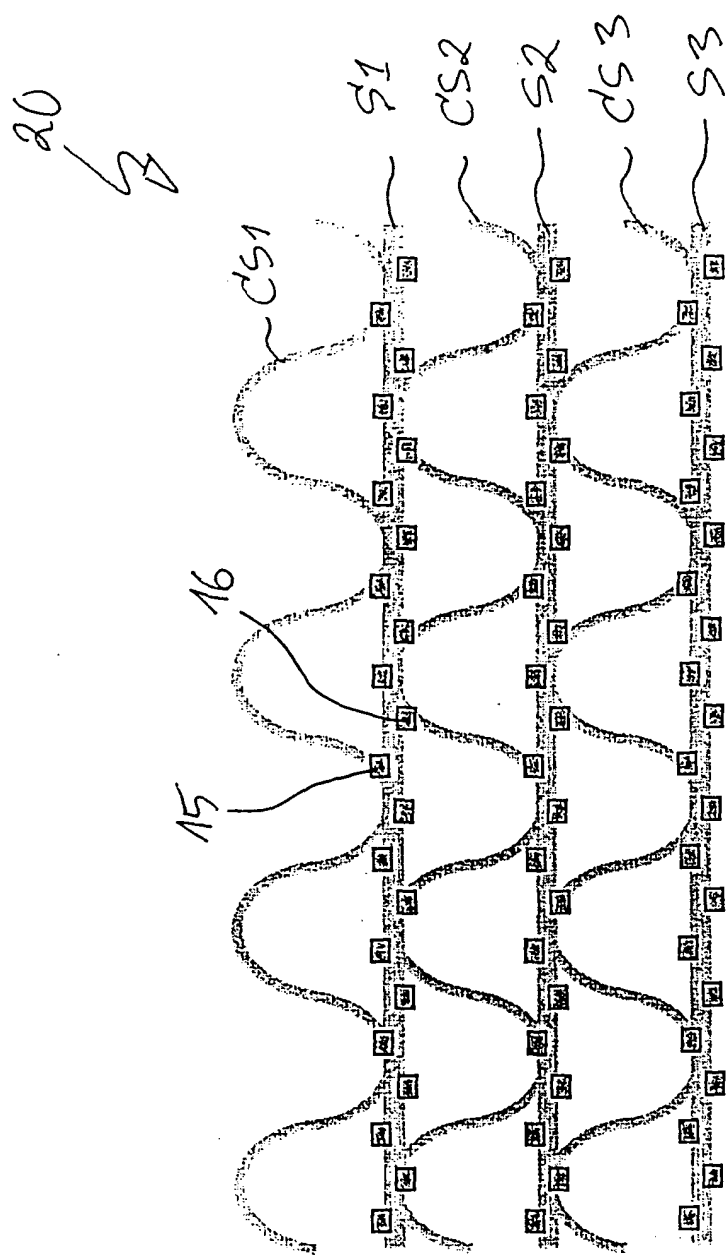


FIG. 10